

Utredning – Avveckling av spår i samband med Mälarbanans utbyggnad

Järfälla kommun, Stockholms stad, Sundbybergs stad och Solna stad

Ärendenummer: TRV 2016/113374



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Utredning – Avveckling av spår i samband med Mälarbanans utbyggnad

Författare: Malin Jakobsson, Jim Johansson, WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2017-01-19

Kontaktperson: Esbjörn Eriksson Långström

Sammanfattning

Mälarbanan är en hårt trafikerad bana och för att öka kapaciteten byggs den ut till fyra spår mellan Kallhäll och Tomtebodavägen, en sträcka på cirka 20 kilometer. I samband med utbyggnaden kommer spår som gränsar till dagens dubbelspår att behöva avvecklas. Om möjligt ska dessa spår ersättas på andra platser. Avvecklingsförfarandet sker i enlighet med rutinen i TDOK 2014:0116. Denna utredning syftar till att identifiera vilka spår och funktioner som berörs av avveckling och vilka ersättningsplatser som kan vara lämpliga för dessa.

I utredningen identifieras tre områden som berörs av avveckling av järnväg: Kallhäll, Spånga och Sundbybergs bangård. I Kallhäll berörs ett sidospår av avveckling och ersätts inom projekt Mälarbanan av ett nytt motsvarande spår, vilket innebär att Kallhäll bara beskrivs översiktligt i utredningen. I Spånga avvecklas alla spår förutom de två huvudspåren. På sidospåren sker idag ingen verksamhet. Sundbybergs bangård är det område som berörs mest av avvecklingen och här påverkas underhållsverksamhet, pendeltåguppställning, godstransporter och ett frilastområde som främst används för flistransporter till fjärrvärmeverket i Solna.

Att hitta ersättning för verksamheterna som avvecklas i Sundbyberg har varit prioriterat i utredningen. Underhållsverksamheten föreslås flytta till en idag oanvänd yta i Tomtebodavägen och ett förslag har skissats över hur ytan skulle kunna användas. I Kallhäll byggs vid Mälarbanans utbyggnad tre nya spår som ersätter kapaciteten för pendeltåguppställningen i Sundbyberg. Godstransporter och frilastverksamhet föreslås flytta till befintliga spår för gods respektive frilast i Tomtebodavägen. Då ingen nämnvärd verksamhet skett på övriga spår i Sundbyberg under senare tid föreslås ingen ersättning för dessa. I övrigt har en större yta inom och i anslutning till industriområdet Lunda identifierats som tänkbar ersättningsyta, men då främst för underhållsverksamhet som behöver flera kortare spår.

Innehåll

1. INLEDNING	6
1.1. Bakgrund	6
1.2. Syfte	6
1.3. Metod och avgränsningar	6
1.4. Tidigare utredningar och angränsande projekt	7
2. INFRASTRUKTUR INNAN MÄLARBANANS UTBYGGNAD	8
2.1. Kallhäll	8
2.2. Spånga	8
2.3. Sundbybergs bangård	9
3. SPÅR SOM BERÖRS AV AVVECKLING	11
3.1. Kallhäll	11
3.2. Spånga	11
3.3. Sundbybergs bangård	14
4. ERSÄTTNINGSBEHOV	17
4.1. Underhållsverksamhet	17
4.2. Frilast	17
4.3. Godsspår	18
4.4. Pendeltågsuppställning	18
5. ERSÄTTNINGSPLATSER	19
5.1. Kallhäll	19
5.2. Spånga	20
5.3. Sundbybergs bangård	21
5.4. Tomteboda	21
5.4.1. Underhållsverksamhet	22
5.4.2. Frilast	23

5.4.3. Gods	23
6. FÖRESLAGEN LÖSNING	24
7. SPÅR SOM EJ ERSÄTTS	28
8. SLUTSATSER	29

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Mälarbanan är idag en hårt trafikerad bana med dubbelspår där fjärr-, regional-, gods- och pendeltåg måste samsas på samma spår. Detta innebär att snabbare tåg ofta måste vänta bakom långsammare pendeltåg som stannar vid alla stationer. För att öka kapaciteten genom att separera pendeltågen från de snabbare regionaltågen samt minska restiderna byggs sträckan Kallhäll-Tomtebodavägen ut till fyrspår. Utbyggnaden innebär att en del av de sidospår som finns i anslutning till Mälarbanan idag kommer att behöva avvecklas. Det är framför allt verksamhet i anslutning till Spånga och Sundbybergs bangård som berörs av att spår avvecklas.

Rutinen för att avveckla järnvägsspår beskrivs i TDOK 2014:0116. Denna utredning har tagits fram för att användas som underlag till avvecklingsprocessen. Utredningen identifierar vilka spår och verksamheter som berörs av avveckling längs Mälarbanan samt vilka möjligheter som finns att flytta de olika verksamheterna till andra platser. Detta genom att i första hand flytta den kapacitet som avvecklas genom tillskapande av ny kapacitet med nya spår och i andra hand flytta kapacitetsbehovet till andra redan befintliga spår.

1.2. Syfte

Denna utredning syftar till att:

- Identifiera vilka spår som berörs av utbyggnaden av Mälarbanan och vilken funktion dessa spår har idag.
- Identifiera möjliga ersättningsplatser för de spår som avvecklas samt analysera och utvärdera dessa platser.

1.3. Metod och avgränsningar

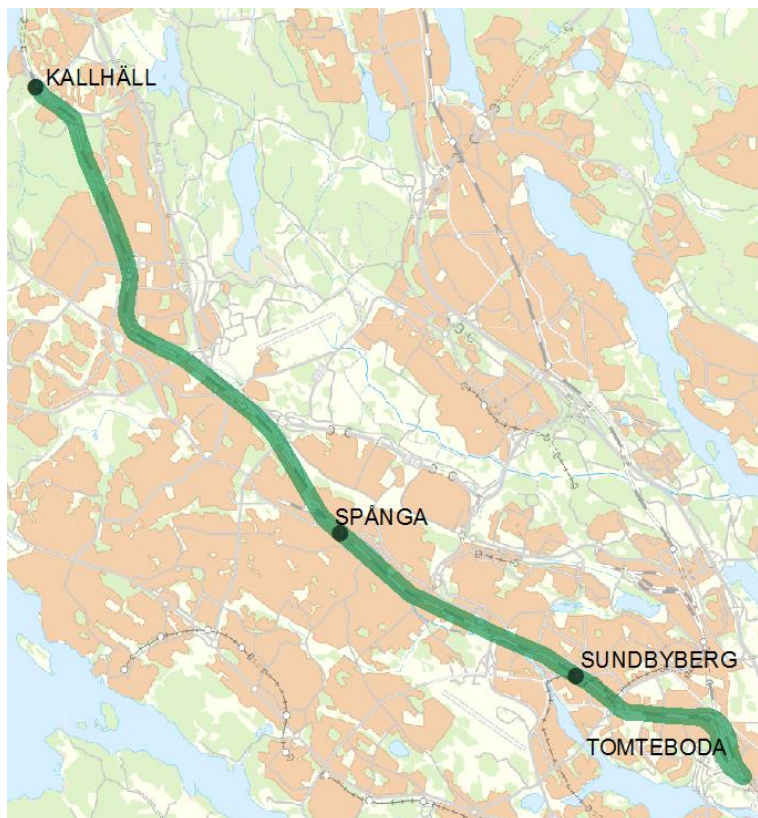
För att identifiera de funktioner som finns på de berörda spåren idag och vilka behov som finns för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett önskvärt sätt har intervjuer hållits med nyckelpersoner på Trafikverket och med ett antal aktörer. Dessa intervjuer skedde både via personliga möten och via telefon- och mailkontakt. Intervjuer har genomförts med följande personer:

- Armin Ruge, Kapacitetscenter, Trafikverket
- Hans Larsson, Planering, Trafikverket
- Kjell Backman, Underhåll City Stockholm, Trafikverket
- Sofia Lindblad, Planering, Trafikverket
- Johan Nilsson, GreenCargo
- Kristina Abelin, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

För pendeltåguppställning har i huvudsak Trafikförvaltningens utredning kring uppställningsplatser använts. Synpunkter har även inkommit från InfraNord via underhållsavdelningen på Trafikverket.

Platsbesök har genomförts och för att ta fram hur mycket spåren använts de senaste åren har tågplanerna för driftsplatser och uppställning under åren 2013-2017 studerats.

Utredningen har geografiskt avgränsats till sträckan Kallhäll - Tomtebodas, se figur 1, där de spår som berörs av avveckling finns i Kallhäll, Spånga och Sundbybergs bangård. Ersättningsplatser har i första hand sökts inom detta område.



Figur 1. Utredningsområdet från Tomtebodas till Kallhäll.

Banans sträckning går i huvudsak i sydost-nordvästlig riktning. För att i den här utredningen beskriva punkter längs huvudspåren från Tomtebodas till Kallhäll (längdmätningens riktning) används riktningen från söder till norr. Punkter vid sidan av huvudspåren beskrivs i termer av väst och öst, vilket motsvarar vänster och höger om huvudspåren i längdmätningens riktning.

1.4. Tidigare utredningar och angränsande projekt

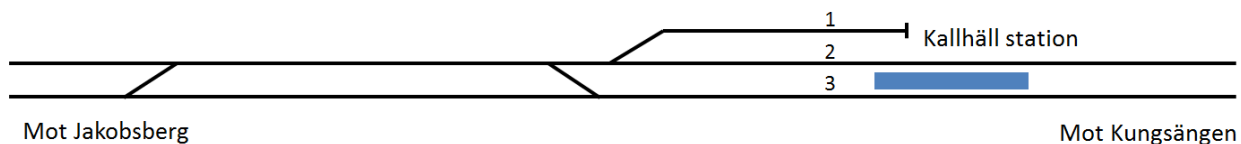
- Projekt Mäljarbanan - Utbyggnad till 4-spår mellan Tomtebodas och Kallhäll
- Fördjupad idéstudie - Tomtebodas bangård, framtida användning och utformning, Publikationsnummer: 2013:141, Diarienummer: TRV 2013/22479
- Utredning – Tillfälliga uppställningsplatser pendeltåg under perioden 2016-2020, Ärende/Dok. id: SL 2015-0355

2. Infrastruktur innan Mäljarbanans utbyggnad

Mäljarbanan är en dubbelspårig järnväg mellan Kallhäll och Tomtebodas som byggs ut till fyrspar fram till år 2025. Sträckan som byggs ut är cirka 20 kilometer lång och utbyggnaden har påbörjats. I samband med utbyggnaden byggs nya pendeltågsstationer som ersätter befintliga stationer i Kallhäll, Barkarby och Sundbyberg. I detta kapitel beskrivs infrastrukturen före Mäljarbanans utbyggnad. För att följa rutinen kring avveckling är det viktigt att åskådliggöra skillnaderna mellan utformningen före och efter utbyggnationen.

2.1. Kallhäll

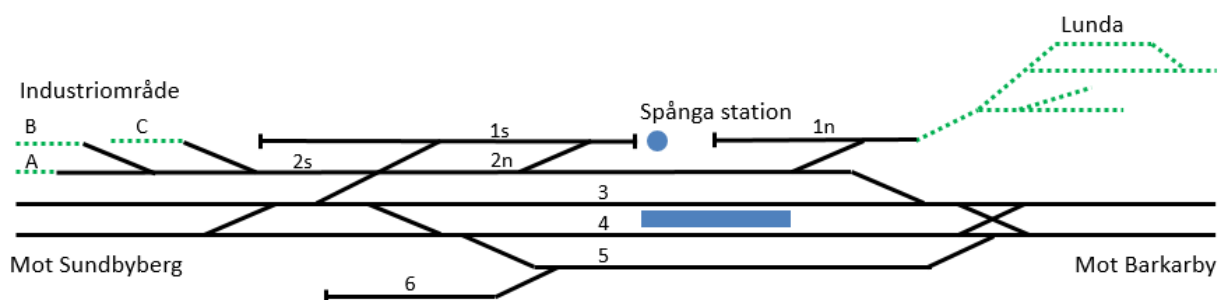
Före utbyggnaden i Kallhäll finns ett dubbelspar med tillhörande plattform vid Kallhäll station samt ett stickspår för underhållsfordon väster om dubbelspåret, spår 1 i figur 2. Detta stickspår ägs av Trafikverket liksom alla övriga spår i Kallhäll. Stickspåret används för uppställning av underhållsfordon och saknar kontaktledning.



Figur 2. Schematisk skiss över infrastrukturen i Kallhäll före utbyggnaden av Mäljarbanan.

2.2. Spånga

Före utbyggnaden av Mäljarbanan består Spånga av Mäljarbanans dubbelspar och en pendeltågsstation med en plattform mellan dessa spår, se figur 3. Längs Mäljarbanan finns ett antal sidospår varav ett sidospår norr om Spånga station ansluter till industriområdet Lunda och ett sidospår ansluter till industriområdet söder om Spånga station. I spår 1 har i ett tidigare projekt en pelare placerats i höjd med plattformen som förhindrar trafikering av spåret. I Spånga sker idag ingen verksamhet på något av de spår som angränsar till Mäljarbanan och under åtminstone de fem senaste åren har inga tåglägen tilldelats på dessa spår.



Figur 3. Schematisk skiss över infrastrukturen i Spånga. Grönprickade spår ägs ej av Trafikverket. Blåa cirkel markerar pelarens placering i spår 1.

Spårerna inne i industriområdet Lunda ägs av Stockholms stad, medan Trafikverket äger spåret in mot området. Inne i industriområdet finns lastkajer i anslutning till de två nedre spårerna och möjlighet till frilast. Planerna från Stockholms stads sida gällande Lunda är att det ska förbli ett industriområde. Tidigare har spårerna använts för transporter av returpapper till en HA-industri samt transporter åt Vin o Sprit. GreenCargo slutade trafikera till Lunda i mars 2010 och efter det trafikerade Peterson Rail ytterligare ett par år med returpapper. Idag sker inga transporter eller annan verksamhet på spårerna in till

Lunda. För att ta sig till och från Lunda gjordes tidigare lokrundgång ute på spår 1 och spår 2, väster om Mälmarbanan, men den möjligheten är sedan flera år borttagen. Det finns en begränsad möjlighet att göra lokrundgång inne i Lunda med tåg som är högst cirka 200 meter långa.

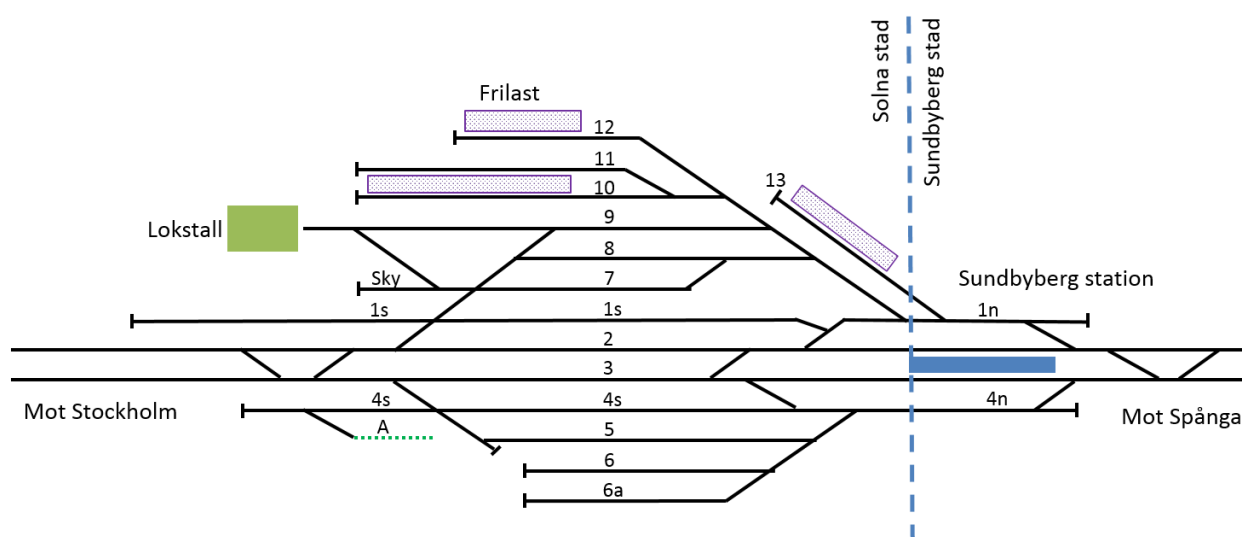
Spår 2s har anslutning till ett industriområde söder om stationen. Det har skett transporter på järnväg till detta område tidigare, bland annat skrot till Kuusakoski. Ingen tilldelning av tåglägen har skett mellan år 2013-2017. Spår 2s är idag i mycket dåligt skick och kraftigt bevuxna med sly som förhindrar användning och visar att de inte använts på en längre tid.

I Trafikverkets Baninformationssystem (BIS) redovisas inga ägare för industrispår i det södra industriområdet (spår A, B och C i figur 3) utan ägarna anges som "övriga ägare". I huvudsak ligger spår 3 på Trafikverkets mark. Spår C går in på fastigheten Ferdinand 9 som ägs av Coop Fastigheter AB och justeringar har gjorts i detaljplanen för att Mälmarbanans nya spår ska rymmas. Spår B går in på fastigheten Ferdinand 14 som ägs av Prime Living Spånga AB och även för denna fastighet har justeringar i detaljplanen gjorts för Mälmarbanans nya spår. I de nya detaljplanerna är spår A, B och C borttagna.

Öster om Mälmarbanans huvudspår ligger spår 5 och 6, dessa spår används inte i dagsläget. Spår 6 har tidigare använts som stickspår för underhållsfordon. De övre två spår i Lunda i figur 3 är elektrifierade, medan det nedre spåret inte är det. Varken spår 1s, spår 2s eller spår 3 inom industriområdet i söder är elektrifierade.

2.3. Sundbybergs bangård

Före Mälmarbanans utbyggnad i Sundbyberg finns en pendeltågsstation med en plattform mellan Mälmarbanans två spår, se figur 4. På vardera sidan om dessa finns ytterligare spår som används för uppställning av pendeltåg. Dessutom finns en bangård och ett lokstall med spår för underhållsfordon. Alla spår på Sundbybergs bangård ägs av Trafikverket förutom ett stickspår öster om Mälmarbanan i höjd med lokstallet, det grönprickade spåret i figur 4. Detta spår ledde tidigare till Tobaksbolagets lokaler. Utvecklingsplanerna för området kring Sundbybergs station är att området ska inriktas mot mer stadsmiljökaraktär. Stationsområdet är beläget i Sundbybergs stad medan bangårdsområdet ligger i Solna stad, kommungränsen går vid plattformens änden mot bangården.



Figur 4. Schematisk skiss över infrastruktur på Sundbybergs bangård. Grönprickat spår ägs ej av Trafikverket. Lilaprickade områden är lasttytor, grönt område är lokstall och blått område är plattform. Kommungränsen mellan Sundbyberg och Solna är markerad.

Bangården består av elva spår söder om Sundbyberg station. På de yttersta spåren, spår 12, och spår 13 finns möjlighet till frilast. Dessa används under vinterhalvåret av GreenCargo för att lasta flis som sedan körs till fjärrvärmeverket i Solna med lastbil.

Spår 10 och 11 är godsspår som tidigare har använts för transporter av militärt materiel, prefabricerad betong och bilar, men all denna verksamhet har nu upphört. Under 2013-2017 har tåglägen på de två spåren tilldelats GreenCargo och Infranord för uppställning, det är dock oklart hur mycket dessa tåglägen utnyttjats. Sundbybergs bangård används även för pendeltågsuppställning där spår för uppställning av tre dubbelkopplade pendeltåg utnyttjas, spår 1n, 4s och 4n. Pendeltågen som används i Stockholmsområdet är av typ X60. De är 107 meter långa, eller om de är dubbelkopplade 214 meter. Ersättningsplatser bör anpassas för uppställning av dubbelkopplade pendeltåg. För att ta sig till och från godsspåren använder godstågen spår 1n som utdragsspår. Spår 7, 8 och 9 har under de senaste fem åren tilldelats tåglägen för uppställning av både godståg, underhållsfordon och pendeltåg (endast sommartid).

Längre söderut ligger ett lokstall med anslutning till spår 9 och stickspåret 1s, som nyttjas av underhållsrentreprenörer. För att ta sig till lokstallet kan underhållsfordonen använda spår 7,8 och 9. De underhållsfordon som finns i Sundbyberg är bland annat två stycken svetstrallor, en liftmotorvagn, några flakvagnar med en lokomotor samt fordon för vinterunderhåll som alla behöver spår att stå på. Det finns även en bränsletank i Sundbyberg och denna kräver både väg- och spåranslutning. Det stickspår som underhåll använder har även en väganslutning som kan användas för last av materiel som krävs vid underhållsarbete. En hel del av verksamheten som tidigare skedde ute på stickspåret 1s sker numera på bangårdsområdet, då boende intill stickspåret klagat på oljud nattetid och fordon som står på tomgång. Lokstallet i Sundbyberg inhyser även stora lagerlokaler och kontor som används av underhållsrentreprenörer.

Gällande området öster om Mälarbanan så har spår 4 som tidigare nämnts använts för uppställning av pendeltåg och även på spår 5 har tåglägen tilldelats för uppställning i tågplanerna 2016 och 2017. Spår 6 har inte tilldelats några tåglägen i de tågplaner som undersökts.

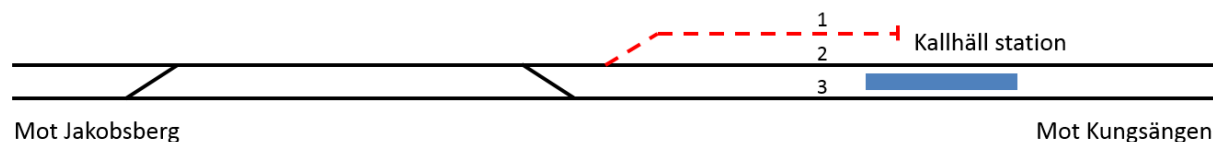
Spår 6, spår 6a, södra delen av spår 4s och spår A som ej ägs av Trafikverket är inte elektrifierade. Spår 11, 12 och 13 är inte heller elektrifierade.

3. Spår som berörs av avveckling

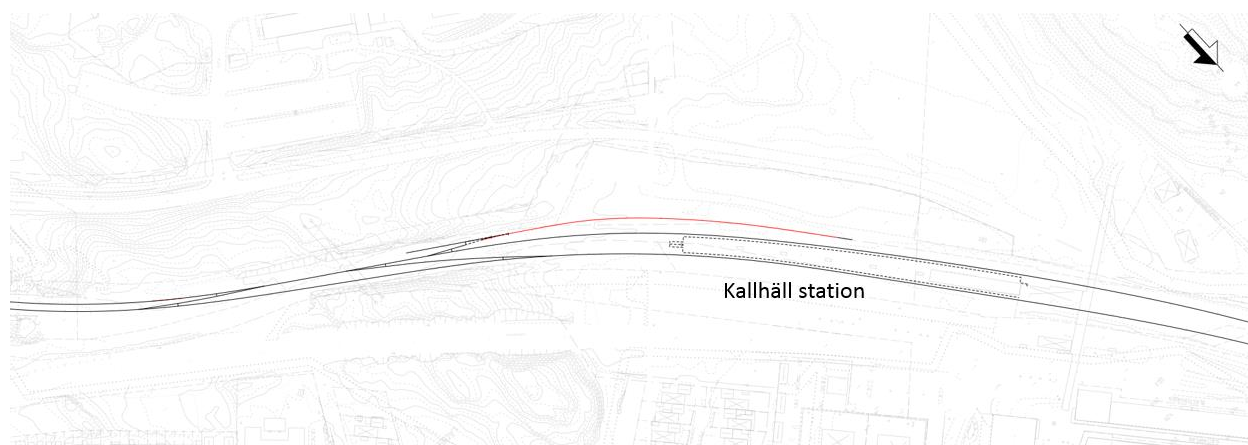
Detta avsnitt beskriver vilka spår som kommer att beröras av avveckling i samband med Mäljarbanans utbyggnad. De skisser som presenteras är bilder av hur området kring respektive station såg ut innan Mäljarbanan började byggas ut för att tydligt beskriva vilka skillnader utbyggnationen innebär.

3.1. Kallhäll

I Kallhäll kommer stickspåret för underhållsfordon, spår 1 i figur 5, att avvecklas då Mäljarbanan byggs ut. Detta är det enda spåret som berörs av avveckling i Kallhäll.



Figur 5. Schematisk skiss över Kallhäll där spår som avvecklas är rödmarkerat och streckat.



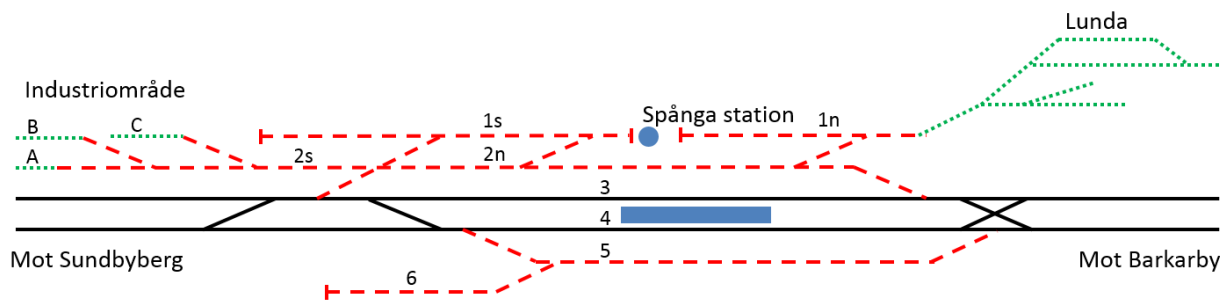
Figur 6. Karta över spår i Kallhäll före utbyggnaden av Mäljarbanan där det spår som är borttaget är markerat i rött.

Tabell 1. Sammanställning över spår som avvecklas i Kallhäll.

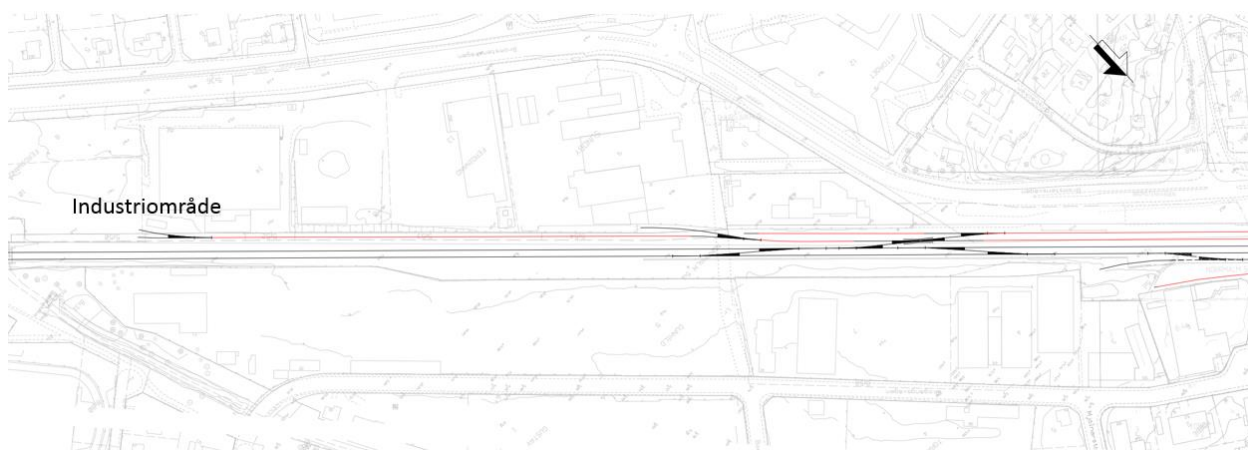
Spårnummer	Hinderfri längd (m)	Ägare	Användning
1	210	Trafikverket	Stickspår för underhåll

3.2. Spånga

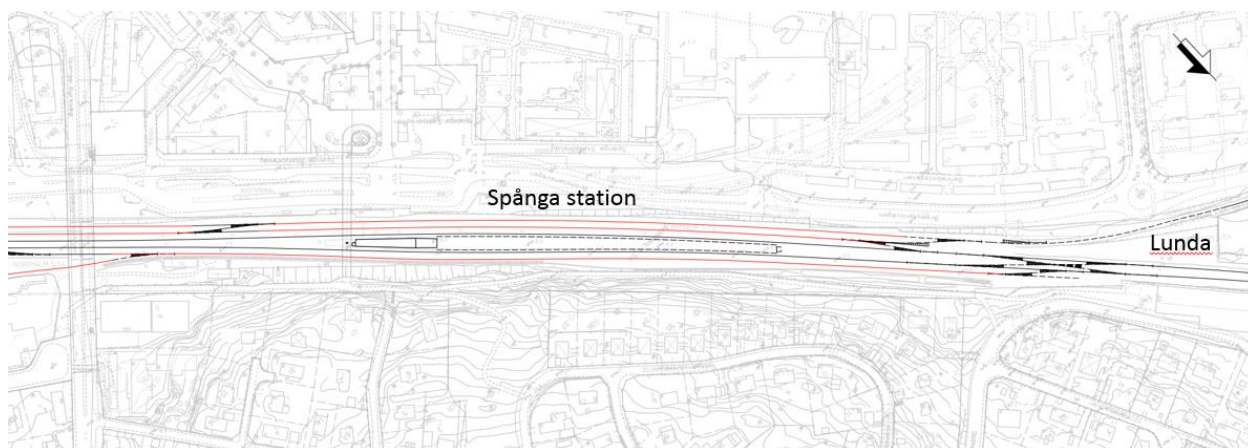
När dagens dubbelspår byggs ut till fyrspår i Spånga kommer befintliga sidospår att avvecklas och dagens anslutningar till de två industriområdena kommer att tas bort, se figur 7. Till Lunda byggs en ny anslutning från huvudspåret, så att spåren inne i Lunda kan behållas som de ser ut idag. Söderut mot industriområdet kommer ingen anslutning att byggas och dessa spår kommer därmed att behöva avvecklas. I Spånga berörs spår 1, 2, 5 och 6 samt tre korta industrispår av avveckling, dessa är sammanställda i tabell 2. I dagsläget sker ingen verksamhet på något av de spår som avvecklas.



Figur 7. Schematisk skiss över dagens spår i Spånga där spår som avvecklas är rödmarkerade och streckade. Grönprickade spår ägs ej av Trafikverket.



Figur 8. Karta över dagens spår i södra Spånga med spår till industriområdet söderut, där rödmarkerade spår avvecklas.



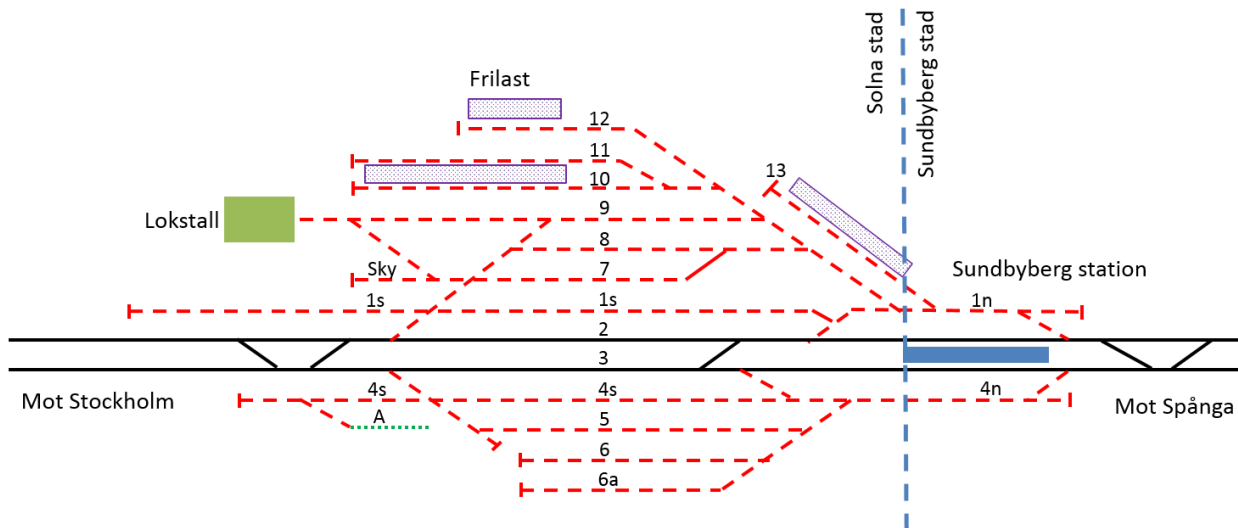
Figur 9. Karta över dagens spår i norra Spånga med Spånga station och Lunda industriområde, där rödmarkerade spår avvecklas.

Tabell 2. Sammanställning över spår som avvecklas i Spånga.

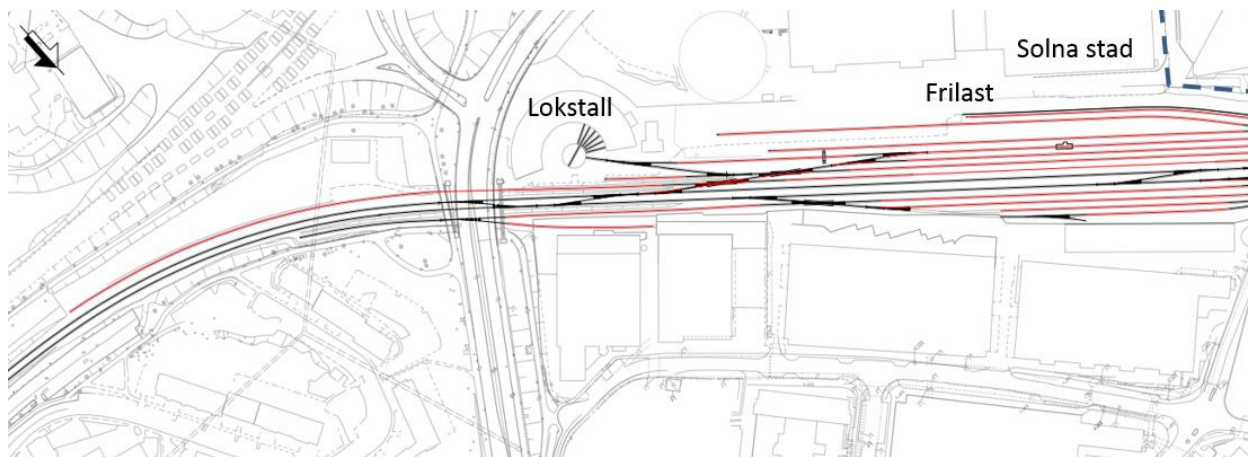
Spårnummer	Hinderfri längd (m)	Länklängd från BIS (m)	Ägare	Användning
1s (spår 1 i BIS)	110 + 250	522	Trafikverket	Används ej
1n (spår 1 i BIS)	350	482	Trafikverket	Sidospår med infart till Lunda. (används ej)
2s (spår 2 i BIS)	320 + 63	529	Trafikverket	Sidospår för infart till industriområde söder (används ej)
2n (Spår 2 i BIS)	255 + 390	762	Trafikverket	Sidospår för infart till Lunda (används ej)
5	625	Finns ej i BIS	Trafikverket	Sidospår med infart till spår 6 (används ej)
6	99	Finns ej i BIS	Trafikverket	Används ej
Industrispår A	20	20	Övrig	Används ej
Industrispår B	20	20	Övrig	Används ej
Industrispår C	54	54	Övrig	Används ej

3.3. Sundbybergs bangård

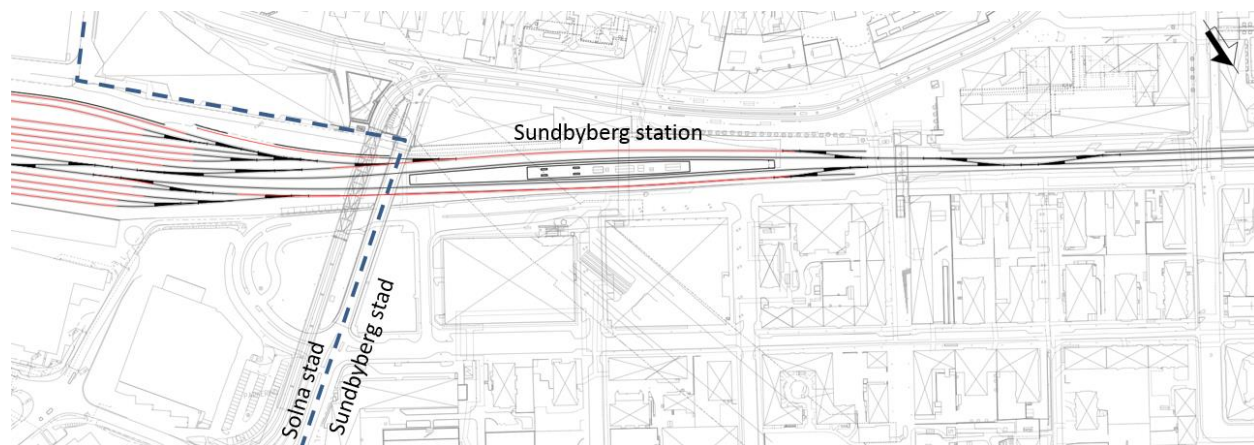
I samband med utbyggnaden i Sundbyberg avvecklas dagens bangård och alla sidospår eftersom de nya spårerna går i tunnel med nedsänkt läge genom Sundbyberg och Solna, vilket gör det omöjligt att ha kvar sidospårerna. Även spåranslutningen till lokstallet och stickspår längs Mälärbanan avvecklas, se figur 10 och sammanställning i tabell 3. Detta påverkar frilasten, godsspårerna, underhållsverksamheten och uppställningsmöjligheterna för pendeltåg i Sundbyberg.



Figur 10. Schematisk skiss över befintliga spår på Sundbybergs bangård där spår som avvecklas är rödmarkerade och streckade. Grönprickat spår ägs ej av Trafikverket. Lilaprickade områden är lastytor, grönt område lokstall och blått område plattform. Kommungränsen mellan Sundbyberg och Solna är markerad.



Figur 11. Dagens spår i södra delen av Sundbybergs bangård med lokstallet och spår för underhåll där rödmarkerade spår avvecklas. Kommungränsen mellan Sundbyberg och Solna är markerad i övre högra hörnet.



Figur 12. Dagens spår i norra delen av Sundbybergs bangård med Sundbybergs station där rödmarkerade spår avvecklas.

Tabell 3. Sammanställning över spår och spårdelar som avvecklas på Sundbybergs bangård.

Spårnummer	Hinderfri längd (m)	Länklängd från BIS (m)	Ägare	Användning
1s	406 + 310	881	Trafikverket	Underhållsspår med väganslutning samt tidigare pendeltågsuppställning
1n	320	391	Trafikverket	Pendeltågsuppställning, utdragsspår för godstrafik
4s	168+238	526	Trafikverket	Pendeltågsuppställning
4n	370	438	Trafikverket	Pendeltågsuppställning
5	224	388	Trafikverket	Tåglägen sökt för pendeltågsuppställning år 2013 samt 2016-2017
6a	94	194	Trafikverket	Ingen användning
6	150	220	Trafikverket	Ingen användning
Sky	52	84	Trafikverket	Stickspår för underhåll
7	295	428	Trafikverket	Infart för underhållsfordon, tåglägen sökt för uppställning av pendeltåg, GreenCargo och Infranord
8	257	447	Trafikverket	Infart för underhållsfordon, tåglägen sökt för uppställning av pendeltåg, GreenCargo och Infranord
9	257	542	Trafikverket	Infart för underhållsfordon, tåglägen sökt för uppställning av pendeltåg, GreenCargo och Infranord
10	312	409	Trafikverket	Godsspår men används för uppställning av underhållsfordon
11	347	379	Trafikverket	Godsspår men används för uppställning av underhållsfordon
12	210	247	Trafikverket	Frilast
13	122	161	Trafikverket	Frilast
Industrispår A	20	20	Övrig	Används ej

4. Ersättningsbehov

I det här kapitlet beskrivs de verksamheter som bedöms ha störst behov av att ersättas då identifierade spår avvecklas.

4.1. Underhållsverksamhet

Vid samtal med underhållsavdelningen på Trafikverket har det framkommit att de underhållsfordon som är sammanställda i tabell 4 finns i Sundbyberg idag och är minimikrav för spår som måste ersättas ur underhållssynpunkt då verksamheten avvecklas i Sundbyberg. Framför allt är det uppställningsplatser som idag finns i lokstallet som behöver ersättas. Av tabell 4 framgår att det totalt är sju spår för underhållsfordon som måste ersättas med varierande spårlängd från 20-100 meter, totalt behöver cirka 330 meter uppställningsspår ersättas. Svetstrallorna behöver stå inomhus, medan övriga fordon gärna får stå under tak eller åtminstone skyddat för att undvika skadegörelse. Alla spår ska kunna nås med fordon från sidan, så väganslutning krävs. I hela Stockholm får underhållsverksamheten allt mindre plats och därför skulle det vara önskvärt att hitta ersättningsplatser som även kan inrymma fler fordon än vad minimikraven innefattar, exempelvis snösmältare, sliptåg och fräsmaskiner. Fordon som ibland behöver tillfällig uppställning så som sliptåg, fräsmaskiner och makadamtåg har ofta problem att hitta lediga spår där de kan stå när de befinner sig i Stockholmsområdet. Detta ligger dock utanför denna utrednings omfattning.

Tabell 4. Sammanställning över underhållsfordon som finns i Sundbyberg idag.

Fordon	Antal	Fordonslängd (m)	Behov av spårmeter (m)	Kommentar
Svetstralla	2	11-12 m	2*20 m	Egna spår inomhus
Liftmotorvagn	1	18 m	20 m	Eget spår
Flakvagn+Lokomotor	5 vagnar + 1 lokomotor	Vagn 13-23 m, lokomotor 9 m	Totalt 100 m	Alla vagnar och lokomotor står på samma spår.
Spårriktare	1	40 m	40 m	Eget spår
Ballastplog	1	30 m	30 m	Eget spår
Snötåg	1	85 m	100 m	Eget spår
TB eller TC med plogutrustning	1	13-17 m	20 m	Eget spår

4.2. Frilast

Det finns ett behov av att ersätta flistransporterna som idag sker på frilasten i Sundbyberg. Det är under vinterhalvåret som GreenCargo lastar flis som sedan körs till fjärrvärmeverket i Solna med lastbil. Närhet till fjärrvärmeverket är avgörande för att flistransporter på järnväg ska vara aktuella istället för lastbilstransporter längs hela transportkedjan. Ett flistäåg innehåller cirka 58 containers, vilket innebär att 58 tomma och 58 fyllda containers ska kunna hanteras på lastplatsen vid samma tidpunkt. Flisen kommer i containers som är 20 fot långa och som mest behöver det finnas plats för 120 stycken containers som kan lastas i två våningar. Detta innebär en avlastningsyta om minst 150 meter * 6 meter.

4.3. Godsspår

Det finns för närvarande inga godstransporter till Sundbyberg och därmed inget tydligt behov som måste ersättas.

4.4. Pendeltåguppställning

Pendeltåguppställning skiljer sig från övriga verksamheter som måste ersättas eftersom de är mindre platsberoende än frilast, underhåll och gods. I Sundbyberg finns tre uppställningsplatser för dubbelkopplade pendeltåg som behöver ersättas. Sundbyberg är inte en idealisk plats för nattuppställning eftersom det främst är tåg på linjen mot Märsta som ställs upp där idag. Anledningen till att Sundbyberg används för detta är för att platsen finns tillgänglig och platser längs Ostkustbanan saknas.

Utbyggnaden av Mäljarbanan och Citybanan innebär att pendeltågstrafiken kommer att utökas betydligt. Ett helhetsgrepp angående uppställningsplatser har tagits i Trafikförvaltningens utredning "Tillfälliga uppställningsplatser pendeltåg under perioden 2016-2020" (Ärende/Dok. id. 2015-0355). Där hanteras lösningar fram tills att en depå är byggd och det föreslås hur Trafikförvaltningen bör arbeta med frågan i ett större perspektiv. En ny depå behövs oavsett vilken ersättning som väljs för befintliga uppställningsplatser i Sundbyberg.

5. Ersättningsplatser

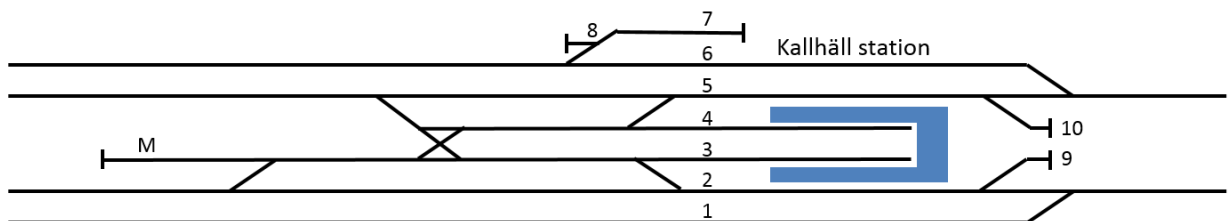
I följande kapitel beskrivs de ersättningsplatser som har identifierats under utredningens gång. Följande fyra funktioner behöver i första hand ersättas, där alla funktioner idag är lokaliserade till Sundbybergs bangård:

- Underhållsverksamhet
- Frilast för främst flistransporter
- Godsspår
- Pendeltåguppställning

Dessutom beskrivs infrastrukturen runt stationerna efter utbyggnationen för att visa de skillnader som uppstår jämfört med ursprungsläget före utbyggnaden. Detta för att tydliggöra vilka nya ersättningsplatser som uppstår inom projekt Mäljarbanan.

5.1. Kallhäll

I Kallhäll byggs ett nytt stickspår för underhållsfordon, spår 7, på samma ställe som det tidigare spår 1. Det nya spåret är 353 meter långt och ersätter tidigare spår. Detta spår är 115 meter längre än det tidigare spåret och elektrifierat, till skillnad från före utbyggnaden.



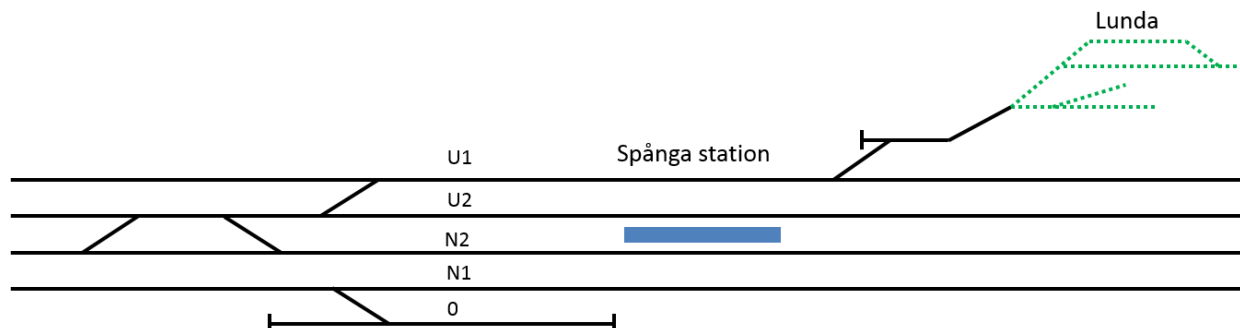
Figur 13. Schematisk skiss över Kallhäll efter utbyggnaden av Mäljarbanan.

Det byggs även två nya säckspår med plattform vid stationen, spår 3 och 4 i figur 13, där insatspendeltåg kommer att vända. Spåren kan användas för uppställning på tider då stationen inte trafikeras av insatståg. Även stickspåret precis söder om stationen, spår M, kan på samma sätt användas för tillfällig uppställning. Från växel till spårslut är spår M 307 meter, spår 3 är 369 meter och spår 4 är 370 meter. Alla dessa tre spår kan användas som uppställningsspår för dubbelkopplade pendeltåg, vilket främst är aktuellt nattetid eller i övrig lågtrafik. Spåren lämpar sig inte för längre uppställning (flera dygn), utan detta bör ske på en annan plats.

Spår 8, 9 och 10 är korta oelektrifierade spår vilka fungerar som skyddsväxlar och har inte någon praktisk användning för uppställning.

5.2. Spånga

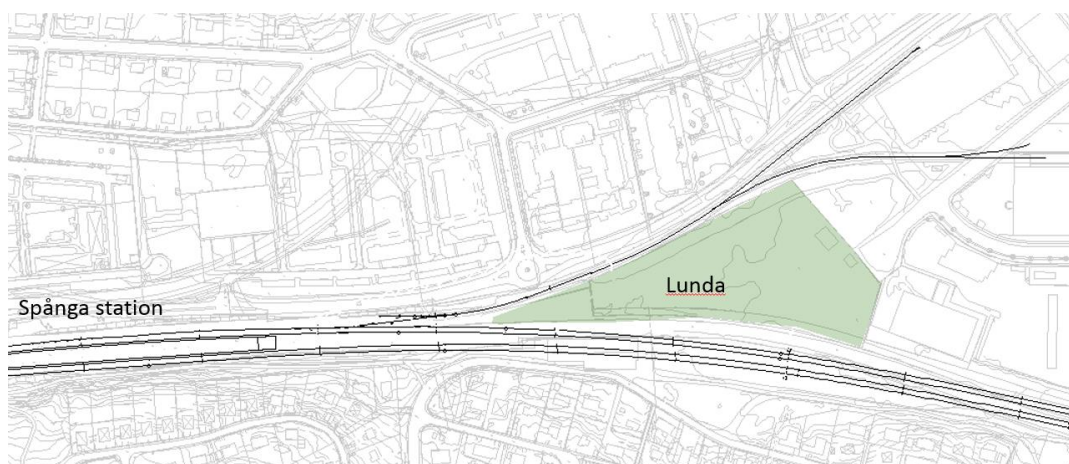
Gällande ersättningsplatser i Spånga är det nya spår 0 och industriområdet Lunda som är aktuella, se figur 14. Anslutningen till industriområdet söder om Spånga föreslås försvinna helt och ingen ersättning byggs. Det har inte identifierats något behov av ersättning för dessa spår.



Figur 14. Schematisk skiss över Spånga efter utbyggnaden av Mälarbanan.

I Spånga byggs ett nytt uppställningsspår, spår 0 i figur 14, öster om fyrspåret på 105 meter. Detta ligger på samma ställe som spår 6 gjorde innan utbyggnaden, men infarten sker söderifrån istället från norr som tidigare. Detta innebär att det nya spår 0 inte kan trafikeras direkt av fordon som kommer från Kallhäll, utan dessa måste göra en kapacitetshämmande vändning som kommer vara svår att få till under normaltrafik. Detta spår är tänkt att användas för uppställning av underhållsfordon, uppställning av trasiga vagnar och skulle eventuellt kunna kompletteras med lokaler för underhållspersonal.

In mot Lunda byggs en ny anslutning från spår U1, så att industriområdet kan fortsätta trafikeras om det skulle bli aktuellt i framtiden. Trafikverkets ägande och grinden in till industriområdet planeras att flyttas cirka två hundra meter längre in i Lunda så att spåret kan användas för tillfällig uppställning av underhållsfordon. Möjlighet till lokrundgång finns inte längre när tidigare spår 1 tas bort och spår 2 ersätts med genomgående spår U1. Lokrundgång kan dock ske inom Lunda för kortare tåg (mindre än 200 m). Om lokrundgång ska kunna ske med längre tåg efter utbyggnaden krävs att det tidigare spår 1 ersätts av ett nytt ankomstspår till Lunda. En separat utredning angående utvecklingen av Lunda pågår hos Trafikverket.

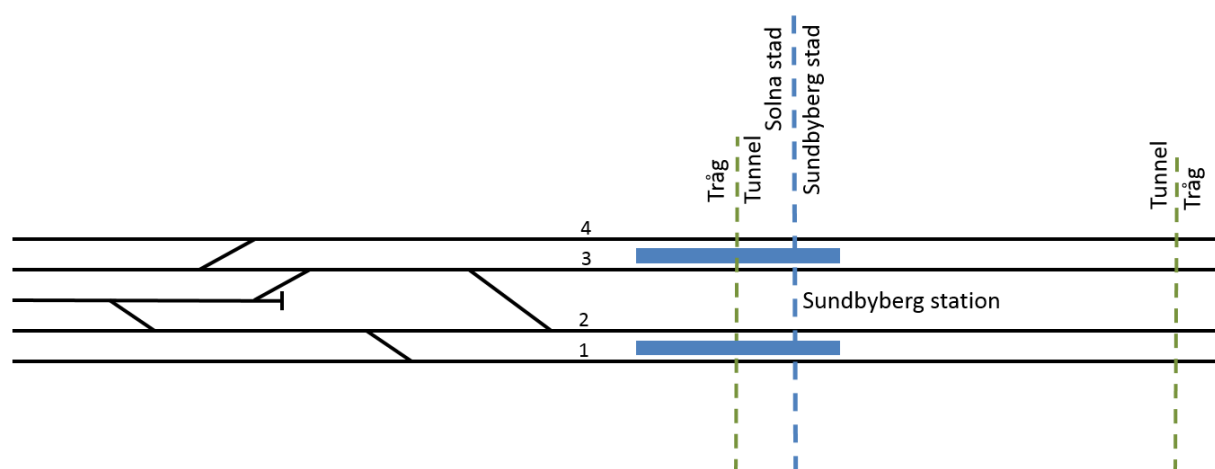


Figur 15. Föreslaget område i Lunda som skulle kunna användas för nya spår är markerat med grönt.

Lunda är generellt ett område som det kommer att bli svårare att komma till och från med spårfordon efter fyrspårsutbyggnaden. Det ligger även mindre centralt i järnvägsnätet än vad till exempel Tomtebodas gör. De befintliga spåren i Lunda skulle eventuellt kunna användas för godstrafik, men har begränsat med plats intill spåren, både fastigheter och vägar försvårar tillträdet till spåren. Däremot finns en yta mellan anslutningsspåret till Lunda och nya spår U1 som skulle kunna vara intressant som ersättningsplats, grönt område i figur 15. Denna yta ägs idag av Stockholms stad och används för att ställa upp felparkerade bilar. Ytan är som längst cirka 330 meter lång och som bredast cirka 120 meter. Om ytan disponeras av Trafikverket kan antingen underhållsverksamhet, godsverksamhet, frilast eller pendeltåguppställning förläggas hit, men det kräver att ankomstspåret som beskrevs tidigare byggs. Mest lämpligt med tanke på ytans form och storlek är i så fall att förlägga underhållsverksamhet hit eftersom det inte går att skapa så långa spår. Tillgängligheten till Lunda är dock begränsad då flera spår behöver korsas för att nå området. Som tidigare beskrivits kan underhållsverksamheten även nyttja spår 0. Underhållsverksamheten skulle då ha möjlighet att komma ut på Mäljarbanan i båda riktningar och i viss mån undvika att behöva korsa fyrspåret allt för ofta.

5.3. Sundbybergs bangård

I Sundbyberg kommer det inte att finnas några möjliga ersättningsplatser, vilket innebär att all verksamhet som sker här idag kommer att behöva flyttas. Solna stad och Sundbybergs stad har expansiva utvecklingsplaner kring stationen och nybebyggelse sker idag nära spåren, vilket gör att det inte finns tillräckligt med mark att tillgå för ersättning. Vid Sundbybergs bangård kommer Mäljarbanans fyrspår att gå i en drygt kilometerlång tunnel genom de centrala delarna av Sundbyberg samt i tråg i de intilliggande delarna. En del av området kommer att överdäckas för att minska barriären som järnvägen innebär och skapa en mer samlad stadsmiljö. En ny station kommer att byggas med plattformar delvis i tunnel.



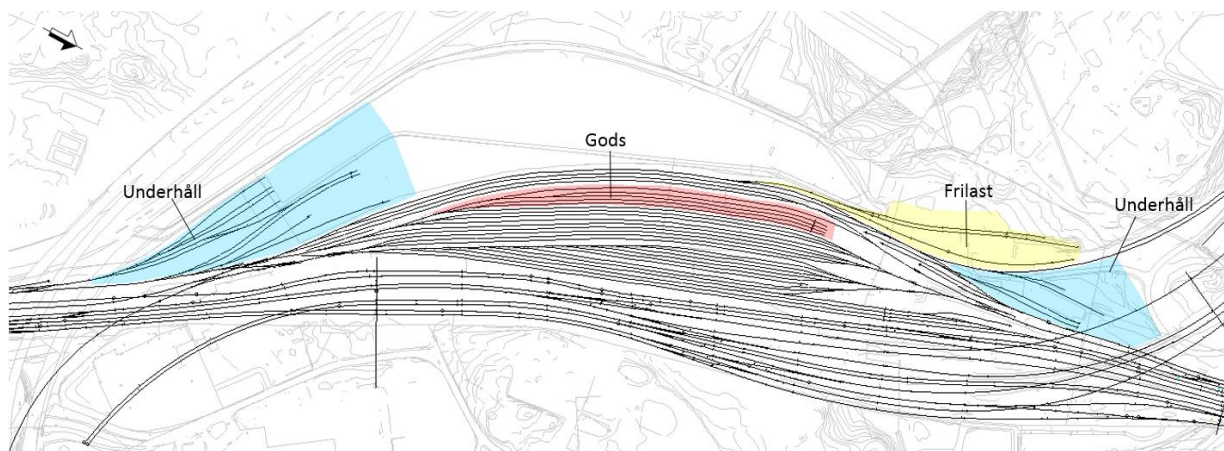
Figur 16. Schematisk skiss över Sundbybergs bangård efter utbyggnaden av Mäljarbanan med markeringar för övergång tunnel/tråg och kommungränser.

5.4. Tomtebodas

Tomtebodas bangård är centralt belägen i Stockholms järnvägsnät och nås från såväl Mäljarbanan, Ostkustbanan som Värtabanen. Bangården används framför allt för gods- och underhållsfordon inklusive uppställning av lok och trasiga vagnar. Det finns även ett område för frilast i Tomteboda.

Idéstudien kring Tomtebodas bangård (Dnr TRV 2013/22479) fungerar som planeringsunderlag för Trafikverket och har därför även använts som underlag då ersättningsplatser i Tomteboda har

identifierats i denna utredning. De områden som är intressanta på Tomtebodas i denna utredning är de två områdena, norr respektive söder om bangården, som pekas ut som ytor för underhåll, området för frilast i Tomtebodas norra del samt föreslagen godsbangård, se figur 17.

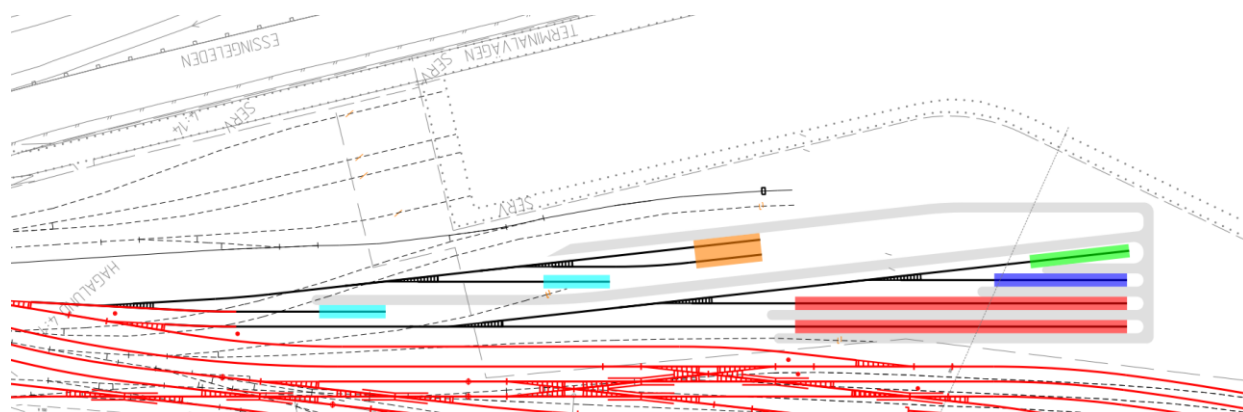


Figur 17. Föreslagna ersättningsplatser i Tomteboda. Blå områden för underhåll, gult område för frilast och rött område för godshantering.

5.4.1. Underhållsverksamhet

Gällande ersättning för underhållsverksamheten i Sundbyberg konstaterades det i samband med platsbesök att det är svårt att flytta verksamhet till den norra ytan i Tomteboda som pekats ut som ett alternativ då det redan finns en hel del byggnader och mycket verksamhet i området. Den södra ytan innebär större möjligheter för utbyggnad då det både finns outnyttjad mark och spår som inte används speciellt mycket. Dels finns en eventuell möjlighet att hyra den hall (tidigare posthall) som Blackstone förvaltar idag med fyra spår som går in i byggnaden och dels finns möjlighet att nyttja ytan öster om hallen för nya underhållsspår.

I figur 18 visas ett förslag som skissats för att visa hur en ersättning för den underhållsverksamhet som idag finns i Sundbyberg skulle kunna se ut. Ersättningen består av två stycken längre spår på 100 meter och sex stycken kortare uppställningsspår på 20-40 meter, varav två stycken är under tak, orange markering i figur 18. Alla spår nås med väganslutning och har anslutis till den framtida utformning av Tomteboda som togs fram i idéstudien, röda spår i figur 18, men skulle även med viss modifiering kunna anslutas till befintliga spår. Vid utformning har ingen hänsyn tagits till huruvida spåren är elektrifierade eller ej utan det har antagits att spåren ska kunna utformas med eller utan kontaktledning. Exakt utformning av området är en fråga för fortsatt arbete. Skissen innebär bara en ersättning för de fordon som listades i tabell 4, vilket är de fordon som finns i Sundbyberg idag och inga ytterligare fordon för vinterunderhåll, tillfälliga besök etcetera. Ytan är såpass stor att ytterligare verksamhet skulle kunna rymmas, men i denna utredning har ingen hänsyn tagits till utökad verksamhet. Det är ett separat arbete att utreda hur ytan skulle kunna optimeras utifrån framtida underhållsbehov och vilka ytterligare fordon det bör göras plats för. I ett sådant arbete kan man ha ett större perspektiv än vad denna utredning har för att studera behovet av uppställning av underhållsfordon i hela Stockholm. Marken som behöver tas i anspråk för denna utbyggnad tillhör fastigheterna Hagalund 4:1 som ägs av Trafikverket och fastigheten Posten 1 som ägs av Blackstone. Ytan som behöver tas i anspråk för spåren är idag spårrområde på båda fastigheterna. Förslaget innebär inte att den befintliga vagnhallen tas i anspråk.



Figur 18. Utformningsförslag i Tomtebodabangården för att ersätta nuvarande underhållsverksamhet i Sundbyberg, svarta spår. De röda spåren är det illustrerade förslaget i den fördjupade idéstudien för Tomtebodabangården. De rödmarkerade spåren är 100 m, mörkblå 40 m, grön 30 m, ljusblå 20 m och orange 20 m under tak för svetstrallor. Grå ytor är vägar.

5.4.2. Frilast

Frilasten i Tomtebodabangården består av tre spår på 230 meter, 275 meter respektive 330 meter. Spåren med frilast i Sundbyberg är 210 respektive 122 meter. Flistransporterna som idag sker till Sundbyberg skulle kunna rymmas i Tomtebodabangården, men begränsas då befintlig frilastverksamhet. GreenCargo ser Tomtebodabangården som den enda möjliga ersättningsplatsen för flistransporter även om de är tveksamma till om det finns tillräckligt med ledig kapacitet för att även rymma flistransporter. Det finns risk att kapacitetsbrist uppstår på frilasten i Tomtebodabangården om flistransporterna förläggs dit. En ersättningsplats längre ifrån fjärrvärmeverket i Solna skulle troligen innebära att flistransporterna skulle ske med lastbil hela vägen istället för med tåg. Väster om frilastspåren i Tomtebodabangården finns en stor asfalterad yta där uppställning av containers skulle kunna ske. Parallellt med denna utredning genomför Trafikverket en utredning kring citylogistik för att undersöka förutsättningar och möjligheter för omlastning av gods från järnväg till lastbil i Tomtebodabangården. Sådan verksamhet skulle då konkurrera med flistransporterna och det blir en prioriteringsfråga vilken verksamhet som ska finnas i Tomtebodabangården eller om utbyggnad av frilasten ska ske.

5.4.3. Gods

I Tomtebodabangården sker redan viss godsverksamhet och det finns utrymme för ytterligare verksamhet, därför har detta område identifierats som en möjlig ersättning för godsspåren i Sundbyberg. I och med att det inte finns några godstransporter i Sundbyberg idag så är det svårt att bedöma hur en ersättning kan behöva se ut, det beror delvis på vilken typ av gods det handlar om och hur detta behöver lastas.

6. Föreslagen lösning

Tre områden har identifierats där spår kommer att avvecklas, Kallhäll, Spånga och Sundbybergs bangård. Den verksamhet som berörs och som i första hand måste ersättas är underhållsverksamhet, frilast, pendeltågsuppställning och godsspår.

Gällande underhåll bedöms detta lämpligast placeras i Tomteboda, där nya ersättningsspår byggs i den södra delen och personalutrymmen med mera förläggs i den norra delen av Tomteboda. I andra hand skulle ersättning kunna ske i Lunda, men detta läge innebär sämre tillgänglighet för underhållsverksamhet som behöver kunna nå flera olika banor. Om denna plats ska användas så behöver ankomstspår byggas.

Den enda identifierade ersättningsplatsen för frilasten i Sundbyberg, vilket i huvudsak är flistransporter, är Tomteboda. Läget är tillräckligt nära fjärrvärmeverket i Solna för att transporter med tåg fortfarande ska vara aktuellt. Befintlig frilast i Tomteboda kommer att påverkas om flistransporterna förläggs till Tomteboda och kan komma att begränsas av en sådan expansion. En eventuell etablering av citylogistik innebär ytterligare kapacitetsproblem och en prioritering av hur ytan ska användas behöver göras.

Även godstransporterna förläggs till Tomteboda, där det finns kapacitet på utpekade godsspår.

Pendeltågsuppställningen föreslås flytta från Sundbyberg till Kallhäll. Uppställningen i Kallhäll är inte lika flexibel som Sundbyberg. På sikt med utökad pendeltågstrafik kommer en ny depå att behövas för att täcka uppställningsbehoven.

En alternativ plats för underhållsverksamhet, frilast, gods eller pendeltågsuppställning är en yta i Lunda, men denna är svår att komma till och från då fyrspåret måste korsas. Det gör att andra lösningar rekommenderas i första hand.

I tabell 6-8 nedan finns en sammanställning över alla spår som berörs av avvecklingen, dess användning och vilken ersättning som föreslås. Vissa spår har flera ersättningsmöjligheter och dessa har då värderats som ett första- respektive andrahandsval. Gröna rutor innebär ersättning på nya spår, gula rutor ersättning på en annan plats på befintliga spår och röda rutor innebär att spåren avvecklas och ingen ersättning sker, se tabell 5.

Tabell 5. Färgkoder för tabell 6-8.

Grönt	Ersättning sker på nya spår
Gult	Ersättning på annan plats på befintliga spår
Rött	Ingen ersättning sker

Tabell 6. Kallhäll, spår som avvecklas och föreslagen ersättning för dessa.

Spårnr	Hinderfri längd (m)	Användning	Ersättning 1:a hand
1	210	Stickspår för underhåll	Nytt spår i Kallhäll

Tabell 7. Spånga, spår som avvecklas och föreslagen ersättning för dessa.

Spårnummer	Hinderfri längd (m)	Länklängd från BIS (m)	Användning	Ersättning 1:a hand	Ersättning 2:a hand
1s (spår 1 i BIS)	110 + 250	522	Används ej	Ersätts ej	Nya sidospår 1 om verksamheten i Lunda byggs ut
1n (spår 1 i BIS)	350	482	Sidospår med infart till Lunda. (används ej)	Ersätts ej	Nya sidospår 1 om verksamheten i Lunda byggs ut
2s (spår 2 i BIS)	320 + 63	529	Sidospår för infart till industriområde söder (används ej)	Ersätts ej	
2n (Spår 2 i BIS)	255 + 390	762	Sidospår för infart till Lunda (används ej)	Ersätts ej, men ny enkel växelförbindelse till Lunda byggs	
5	625	Finns ej i BIS	Sidospår med infart till spår 6 (används ej)	Ersätts ej	
6	99	Finns ej i BIS	Används ej	Ersätts av nya spår o för underhåll	
Industrispår A	20	20	Används ej	Ersätts ej, beroende av industri	
Industrispår B	20	20	Används ej	Ersätts ej, beroende av industri	
Industrispår C	54	54	Används ej	Ersätts ej, beroende av industri	

Tabell 8. Sundbybergs bangård, spår som avvecklas och föreslagen ersättning för dessa.

Spårnr	Hinderfri längd (m)	Länklängd från BIS (m)	Användning	Ersättning 1:a hand	Ersättning 2:a hand
1s	406 + 310	881	Underhållsspår med väganslutning samt tidigare pendeltåguppställning	Nya underhållsspår i Tomteboda, ingen ersättning för uppställning	Nya spår i Lunda + Spår o, ingen ersättning för uppställning
1n	320	391	Pendeltåguppställning, utdragsspår för godstrafik	Nybyggda spår i Kallhäll	
4s	168+238	526	Pendeltåguppställning	Nybyggda spår i Kallhäll	
4n	370	438	Pendeltåguppställning	Nybyggda spår i Kallhäll	
5	224	388	Tåglägen sökt för pendeltåguppställning år 2013 samt 2016-2017	Ersätts ej	
6a	94	194	Ingen användning	Ersätts ej	
6	150	220	Ingen användning	Ersätts ej	
Sky	52	84	Stickspår för underhåll	Nya underhållsspår i Tomteboda	Nya spår i Lunda + Spår o
7	295	428	Infart för underhållsfordon, tåglägen sökt för uppställning av pendeltåg, GreenCargo och Infranord	Underhåll till nya underhållsspår Tomteboda, gods till Tomteboda	Underhåll i Lunda+Spår o
8	257	447	Infart för underhållsfordon, tåglägen sökt för uppställning av pendeltåg, GreenCargo och Infranord	Underhåll till nya underhållsspår Tomteboda, gods till Tomteboda	Underhåll i Lunda+Spår o

9	257	542	Infart för underhållsfordon, tåglägen sökt för uppställning av pendeltåg, GreenCargo och Infranord	Underhåll till nya underhållsspår Tomteboda, gods till Tomteboda	Underhåll i Lunda+Spår o
10	312	409	Godsspår men används för uppställning av underhållsfordon	Godsspår i Tomteboda, uppställning till Tomteboda	Ersätts ej
11	347	379	Godsspår men används för uppställning av underhållsfordon	Godsspår i Tomteboda, uppställning till Tomteboda	Ersätts ej
12	210	247	Frilast	Frilasten i Tomteboda	Ersätts ej, transporter sker med lastbil
13	122	161	Frilast	Frilasten i Tomteboda	Ersätts ej, transporter sker med lastbil
Industrispår A	20	20	Används ej	Ersätts ej	Ersätts ej

7. Spår som ej ersätts

För spåren i sammanställningen i tabell 9 har inga lämpliga ersättningsplatser kunnat identifieras och dessa föreslås att avvecklas utan ersättning. Där framgår även spårlängd och vilken användning spåren har idag.

Eftersom ingen verksamhet har bedrivits på dessa spår såvitt det framkommit av denna utredning bedöms det inte bli några större konsekvenser av att de föreslagna spåren avvecklas. Det har ansökts om tåglägen på en del av de spår som behöver avvecklas, men det är osäkert om dessa tåglägen använts i någon större utsträckning. Den uppställning som eventuellt kan ha skett på spåren bör kunna ersättas inom respektive område på Tomtebodas utpekats för underhåll och gods samt i en framtida depå för pendeltåg.

Tabell 9. Sammanställning över spår som ej ersätts

Plats	Spårnummer	Hinderfri längd (m)	Länklängd från BIS (m)	Användning	Kommentar
Spånga	1s (spår 1 i BIS)	110 + 250	522	Används ej	Ersätts om utveckling sker i Lunda
Spånga	1n (spår 1 i BIS)	415	482	Sidospår med infart till Lunda. (används ej)	Ersätts om utveckling sker i Lunda
Spånga	2s (spår 2 i BIS)	320 + 63	529	Sidospår för infart till industriområde söder (används ej)	
Spånga	2n (Spår 2 i BIS)	255 + 390	762	Sidospår för infart till Lunda (används ej)	Ny enkel växelförbindelse till Lunda byggs
Spånga	5	625	Finns ej i BIS	Sidospår med infart till spår 6 (används ej)	
Sundbyberg	5	224	388	Tåglägen sökt för pendeltågsuppställning år 2013 samt 2016-2017	
Sundbyberg	6a	94	194	Ingen användning	
Sundbyberg	6	150	220	Ingen användning	

8. Slutsatser

Denna utredning har kommit fram till följande slutsatser:

- Vid utbyggnaden av Mälarbanan kommer spår att behöva avvecklas i Kallhäll, Spånga och Sundbybergs bangård.
- Funktioner som berörs är underhåll, frilast, godsspår och pendeltåguppställning, vilka alla är förlagda till Sundbybergs bangård idag.
- Ersättningsplatser har framför allt hittats i Tomtebodan för underhåll, gods och frilast. Pendeltågens kapacitetsbehov föreslås flytta till Kallhäll.
- Spår som inte har använts på längre tid bedöms kunna avvecklas utan några större konsekvenser.

